Tylko do użytku służbowego.

DODATEK

do Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok IV. | Warszawa, dnia 17 stycznia 1931 r. | Nr. 1.

TREŚĆ:

Komunikacja wewnętrzna osobowa.

Poz. 1. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/4/Rg. 46/31 z dnia 2 stycznia 1931 r. o wprowadzeniu w życie Przepisów służbowych o odprawie osób, bagażu i przesyłek.

Z dniem 1 stycznia 1931 r. weszły w życie „Przepisy służbowe o odprawie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych”, zatwierdzone rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1930 r. Nr. III/4/N/16269/30, jako instrukcja Nr. H. I (Dziennik Urzędowy M. K. z r. 1930 Nr. 28, poz. 220).

Przepisy powyższe obowiązują na normalnotorowych Polskich Kolejach Państwowych oraz na kolejach prywatnych, zarządzanych przez P. K. P.

Przepisy te składają się:
z Postanowień wstępnych,
z Części I, dotyczącej przewozu osób,
z Części II, dotyczącej odprawy bagażu,
z Części III, dotyczącej odprawy przesyłek ekspresowych,
z Części IV, dotyczącej przewozu czasopism, broszur i książek,
z Części V, dotyczącej przewozu mleka, śmietany, śmietanki, serwatki, maślanki, pieczywa oraz
z siedmiu załączników, obejmujących:
ulgi pozataryfowe, wykaz urzędów i stowarzyszeń inwalidzkich, uprawnionych do wystawiania zaświadczeń na przejazdy ulgowe, kredytowane przejazdy i przewozy, przejazdy osób pociągami to-

warowemi i na parowozach, przejazdy pociągiem „Nord Express", przepisy o przewozie poczty listowej za pośrednictwem konduktorów kolejowych oraz instrukcję w sprawie dokonywania rewizji bagażu i przesyłek kolejowych przez uprawnione organy państwowe.

Pozatem w Przepisach Nr. H. 1 zamieszczone zostały w liczbie 36 wzory druków i zaświadczeń, wymaganych bądź to postanowieniami taryfowemi, bądź też warunkami odprawy, względnie przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, ustalonemi w myśl wzmiankowanych Przepisów Nr. H. 1.

W ten sposób osiągnięta zostaje jednolitość w postępowaniu kolejowych organów wykonawczych w zakresie służby handlowej P. K. P. i wszelkie okólniki i zarządzenia, wydane w sprawach uregulowanych Przepisami Nr. H. 1, tracą moc obowiązującą z chwilą wejścia w życie tych Przepisów.

Należy jednak przytem mieć na uwadze tę okoliczność, że w związku z powyższem ujednostajnieniem, siłą rzeczy także powstaś mogą, zwłaszcza w początkowym okresie, pewne trudności w zastosowaniu praktycznem niektórych postanowień Przepisów Nr. H 1, np. z powodu nieotrzymania na czas druków, stempli, szczypiec i t. p.

W takich wypadkach należy przejściowo stosować dotychczasowe zasady odprawy, względnie przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, aby nie wywołać niepożądanych utrudnień w stosunku do podróżnych lub nadawców (odbiorców), a następnie przedsięwziąć środki, które usunęłyby te czasowe niedomagania.

Co do poszczególnych ustępów Przepisów N. H. 1 zaznacza się co następuje:

Do § 3, p. 2. Zbiór wzorów biletów kolejowych (ZWB) jest już opracowany i wkrótce zostanie wydany.

Do czasu otrzymania powyższego Zbioru należy drukować i wydawać bilety według obecnie przyjętych wzorów.

Do § 8, p. 2. Pomocniczy wykaz alfabetyczny stacyj P. K. P. należy wprowadzić na podstawie Wykazu odległości, jaki wydany będzie specjalnie dla ruchu osobowego.

Do § 9, p. I. Zwraca się szczególną uwagę na postanowienie, aby unikać żądania uiszczania odliczonej należności i aby o ile możności uwzględniać życzenie publiczności o wydaniu reszty.

Do § 9, p. 9 ust. B, 2). Wprowadza się bilet kontrolny do biletów blankietowych zbiorowych.

Do § 33. W paragrafie tym zawarte są warunki stosowania ulg taryfowych na podstawie zaświadczeń lub legitymacyj według ustalonych wzorów.

Ponieważ niektóre z wspomnianych wzorów nie są jeszcze objęte taryfą osobową, względnie odnośne druki nie są jeszcze gotowe, należy przeto, aż do oddzielnego rozporządzenia, uznawać za ważne dotychczas używane zaświadczenia i druki.

Do § 47. Przewóz rowerów nieopakowanych za biletami rowerowemi może się odbywać nadal w ruchu miejscowym w obrębie D. O. K. P. w Katowicach. W sprawie rozciągnięcia przepisów, objętych § 47, na inne okręgi, nastąpi oddzielne rozporządzenie.

Nr. III/4/Rg/46/31.

Komunikacja wewnętrzna towarowa.

Poz. 2. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/2/Tka/17846/30 z dnia 31 grudnia 1930 r. w sprawie wywozu żywego drobiu zagranicę na podstawie międzynarodowych listów przewozowych na przesyłki zwyczajne.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 listopada 1930 r. Nr. III/2/15891/30 w sprawie wywozu żywego drobiu zagranicę, ogłoszony w Dodatku do Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 20 z dnia 25 listopada 1930 r. pod poz. 64, niniejszem odwołuje się i zastępuje zarządzeniem następującem:

Przesyłki drobiu żywego, nadawanego luzem do stacyj zagranicznych mogą być ekspedjowane jako przesyłki pośpieszno-towarowe także na zasadzie międzynarodowych listów przewozowych na przesyłki zwyczajne.

W tych razach, w których nadawcy takich przesyłek żądają przewozu w pociągach osobowych lub osobowo-pośpiesznych, odnośne żądanie winno być wpisane do listu przewozowego, a dopłata 25% względnie 50% winna być pobrana na zasadzie tego żądania i zaliczona w liście przewozowym.

Nr III/2/Tka/17846/30.

Poz. 3. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/Ti/2/17072/30 z dnia 31 grudnia 1930 roku, w sprawie stosowania punktu 12 B ogólnych warunków stosowania taryf wyjątkowych (rozdział III T. t. Cz. II/1) do przesyłek przewożonych ze stacyj P. K. P. na stacje kolei prywatnych, wymienionych w Wstępie: punkt II—2 litery B i C i punkt II—3 tej-że części taryfy, względnie do przesyłek przewożonych odwrotnie.

Jedna z Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych zwróciła się do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o wyjaśnienie, jak ma się postąpić w wypadku, gdy strona, nadawszy, naprzykład, przesyłkę wagonową zboża w ziarnie ze stacji Lwów P. K. P. na stację Kraków-Dąbie kolei prywatnej Kraków-Kocmyrzów (z pk. II-B Wstępu do T. t. Cz. II/1), żąda zastosowania do przewozu na przestrzeni Lwów — Kraków P. K. P. taryfy wyjątkowej pozycji 24 „Aneksu" do T. t. Cz. II zeszyt 1 i 2, zaś do przewozu na przestrzeni Kraków — Kraków Dąbie kolei prywatnej Kraków—Kocmyrzów taryfy wyj. A. 1 kl. 9.

Zachodzi pytanie, czy w przytoczonym przypadku, z uwagi, że punkt 12 B ogólnych warunków stosowania taryf wyjątkowych zabrania, by jedna i ta sama przesyłka korzystała z ulg taryfowych, wynikających ze stosowania dwóch lub więcej taryf wyjątkowych,—możliwem jest jednoczesne zastosowanie do rzeczonej przesyłki tak tar. wyj. pozycji 24 „Aneksu", jak też i taryfy wyj. A 1, czy też wolno tu zastosować tylko którąkolwiek jedną z wymienionych dwóch taryf wyjątkowych.

W odpowiedzi na to zapytanie Ministerstwo Komunikacji, wyjaśnia, że postanowienie punktu 12 B na str. 31 T. t. Cz. II zesz. 1 należy rozumieć w ten sposób, że na jednej i tej samej linji przewozu nie mogą być stosowane jednocześnie dwie lub więcej ulgi taryfowe, przypadające z taryf wyjątkowych (o ile w samych tych taryfach wyjątkowych inaczej nie ustalono). Ale na kilku linjach, tworzących drogę przewozu przesyłki, a nie stanowiących sieci taryfowo zjednoczonej, a więc powodujących konieczność łamania obliczenia przewoźnego nawet dwa i więcej razy, można stosować także i kilka ulg taryfowych, jakie na tych poszczególnych linjach przewozu przypadają.

Nr. III/Ti/2/17072/30.

Poz. 4. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/Ti/2/17420/30 z dnia 29 grudnia 1930 roku w sprawie ładowania i obliczania przewoźnego za drobne przesyłki przedmiotów długich i cienkich o stosunkowo nieznacznej wadze.

Przedmioty, których nie można załadować do wagonu krytego, przez normalne boczne jego drzwi o szerokości $1^1/_2$ metra i wysokości 2 metry, kolej uprawniona jest, po myśli § 35 T. t. Cz. I-B przewozić w wagonie niekrytym, z obliczeniem przewoźnego według zasad § 78 tejże części taryfy, a więc za wagę rzeczywistą przesyłki, najmniej jednak za 3.000 kg.

Jedna z Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych oświadcza, że bardzo często nadawane są do przewozu, jako przesyłki drobne, zwyczajne i pośpieszne, lekkie rurki i pręty miedziane i mosiężne, a także rurki izolacyjne, długości do 7 metrów o wadze każdej poszczególnej przesyłki po 50, 100, 150 i t. d. kilogramów.

Przy zastosowaniu wyżej przytoczonych przepisów i zasad taryfowych koszty przewozu wskazanych przesyłek niepomiernie się podrażają, a co ważniejsze cenne te towary przy przewozie w wagonie niekrytym, nawet pod oponą, narażone są na częste kradzieże, za które później kolej ponosi stratę, gdyż musi wypłacać wysokie odszkodowanie.

Zdaniem Dyrekcji, łatwem jednak byłoby w obopólnym interesie, tak strony żalącej się na zbytnią wysokość opłaty przewozowej, jak i kolei, uniknąć niepożądanych skutków, jeżeliby przesyłki, o których mowa, przewożono z reguły w wagonach krytych, a więc ładując je i wyładowywając przez okienka tychże wagonów. Okienka, jak również i przesyłki, przy uważnem i ostrożnem dokonywaniu naładunku i wyładunku, z pewnością nie zostały by ani uszkodzone, ani zepsute.

Przychylając się do powyższego zapatrywania D. O. K. P., Ministerstwo Komunikacji poleca, w zastosowaniu się do wyżej przytoczonego, pouczyć urzędy stacyjne, aby w razie nadawania do przewozu przedmiotów długich, cienkich, a lekkich, jako przesyłki drobnicowe, zwyczajne lub pośpieszne, posiłkowano się przy ich naładunku lub wyładunku (dokonywanym przez kolej) okienkami bocznemi wagonów krytych, uskuteczniając te czynności z należytą uwagą i ostrożnością, aby nie popsuć ani towarów tych, oraz innych naładowanych wspólnie przesyłek, ani też okienek i ich zaworów.

Końce przedmiotów ładowanych w żadnym razie nie mogą wystawać poza obręb okienka wagonowego, lecz przedmioty te powinny być całkowicie umieszczone w wagonie krytym w ten sposób, ażeby była możność zamknięcia okienka wagonu.

W razie, gdyby kolej uprawniła nadawcę, względnie odbiorcę, do wykonania czynności naładunkowo-wyładunkowych ich ludźmi, lub środkami, należy stronę uprzedzić i uzyskać jej zgodę na piśmie, że za wszelkie uszkodzenie okienka wagonu krytego, wynikłe z tego tytułu, koszty naprawy, których wysokość określi kolej, poniesie strona nadająca, względnie odbierająca przesyłkę.

Nr. III/Ti/2/17420/30.

Poz. 5. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/4/Rg. 45/31 z dnia 9 stycznia 1931 r. w sprawie wpisywania do listów przewozowych nośności wagonów.

Wobec tego, że przy znacznej ilości wagonów dopuszczalne jest obciążenie wagonu powyżej 5% ładowności, t. j. powyżej normy, przewidzianej w Taryfie towar. Cz. I. A § 7 p. 15, Ministerstwo Komunikacji poleca, aby stacje przy przesyłkach ładowanych przez nadawcę wpisywały do listów przewozowych i ceduł w rubryce „cecha wagonu" także i jego nośność.

Zarządzenie powyższe wchodzi w życie natychmiast.

Nr. III/4/Rg/45/31.

Drukarnia Państwowa. Nr. 54105. 10.I.31. 5.500.